

пропозиції та ступенем забезпеченості паливно-енергетичними ресурсами // Вісник ХНУ. – 2003. – №608. – С.172-178.

11.Щербина Л.В. Методологія аналізу тенденцій розвитку галузевого ринку // Вісник ХНУ. – 2004. – №634. – С.259-262.

12.Щербина Л.В. Економіко-статистична оцінка кон'юнктури ринку палива та енергетики // Вісник ХНУ. – 2003. – №580. – С.240-243.

Отримано 05.09.2005

УДК 658.012.32

С.А.РАЗУМОВСКИЙ, канд. экон. наук
Харьковский метрополитен

ЕДИНАЯ РЕГУЛЯТОРНАЯ ПОЛИТИКА В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ МЕГАПОЛИСА

Рассматривается проблема развития транспортной системы мегаполиса в рамках существующих ограничений. Предложены направления развития данной системы с одновременным повышением эффективности функционирования.

Эффективное развитие, особенно инновационное, любой производственной отрасли во многом зависит от установления оптимального уровня государственного управленческого воздействия на характер рыночных отношений. Для более четкого представления понятия «уровень» будем исходить из постулата, что гипотетический рынок совершенной конкуренции лишает возможности производителя получать так называемую чистую экономическую прибыль. Впрочем, речь идет не только о чисто экономической прибыли, но и вообще о прибыли в бухгалтерском смысле, которая также в таких условиях стремится к нулю.

Этот постулат нам необходим лишь для признания следующего факта: отсутствие прибыли в краткосрочном периоде не представляют существенной проблемы для развития предприятия и отрасли в целом. Однако в долгосрочной перспективе отсутствие прибыли не позволяет предприятию развиваться. На сегодняшний день прибыль не имеет альтернатив, как базис расширенного воспроизводства с учетом достижений НТП.

Одновременно отрицательной стороной такого рынка является и то, что в силу равной цены на товары и услуги с течением времени происходит потеря присущих им потребительских свойств за счет их морального старения и как следствие потере спроса на рынке вне зависимости от цены.

Поэтому лишь наличие конкуренции на рынке позволяет всем участникам получать как бухгалтерскую прибыль, так и чисто экономическую прибыль. За счет этого предприятие создает условия для

расширенного производства на базе использования прогрессивных форм средств развития.

Проблема в данном случае состоит в выборе и совершенствовании организационно-правовых форм, обеспечивающих условия для развития производства в рамках эффективной инновационной политики для максимального удовлетворения потребности населения.

Используем это как отправную точку в анализе проблем функционирования и развития транспортной системы мегаполиса, которыми занимались многие отечественные и зарубежные ученые [1-8]. С точки зрения выбора критериев оценки эффективности принимаемых решений возможна ориентация на опыт решения аналогичных проблем в коммунальной инфраструктуре мегаполиса.

Субъектами анализа определены основные жизнеобеспечивающие системы города, которые либо монополизированы, либо представляют собой естественные монополии в виде следующего набора рынков:

- холодного водоснабжения;
- канализации и водоотведения;
- энергоснабжения;
- газоснабжения;
- снабжения горячей водой и отоплением.

Очевидно, что при таком наборе анализируемых субъектов деятельности существенно упрощается определение путей проведения единой ценовой политики на услуги.

Это связано с тем, что в случае необходимости в условиях ценовой дискриминации, перераспределяется финансовая нагрузка между различными категориями пользователей, хотя эффективность такого подхода автору представляется весьма сомнительной.

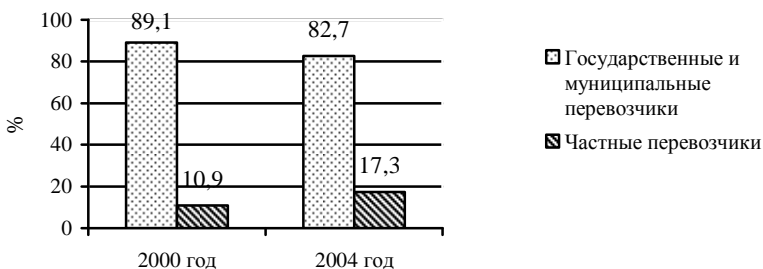
Кроме того, учитывая тяжелое финансовое положение этих структур в прошлые годы и существенную необходимость регулирования действующих тарифов, получение монопольной прибыли и соответственно существенного обновления структуры основных производственных фондов, расширения спектра услуг и улучшения их качества в настоящем не наблюдается.

Исходя из вышеизложенного, оценим возможные перспективы развития транспортной системы мегаполиса. Для этого установим цель и ограничения при ее достижении. Целью транспортной системы мегаполиса является обеспечение передвижения жителей по производственным и личным целям в течение суток. Очевидно, что в данном случае социальные потребности мегаполиса накладывают ряд ограниче-

ний, в первую очередь, на общее время, которое проводит среднестатистический житель в движении от места проживания на работу. Во-вторых, с учетом достаточно тяжелого финансового положения большей части жителей существует чисто финансовое ограничение – минимизация стоимости проезда. Особо следует оговорить, что при выполнении этих двух условий количество пересадок вообще является несущественным. На примере г.Харькова рассмотрим его действующую транспортную систему. В абсолютных цифрах объемы перевозок в 2000 и 2004 гг. составляют (в млн. пасс.):

	2000 г.	2004 г.
Автомобильный транспорт	58,9	113,7
Троллейбус	127,1	139,6
Трамвай	122,1	124,7
Метрополитен	233,1	277,4
Итого	541,2	655,4

Таким образом, из 541,2 млн. пассажиров, перевезенных транспортной системой мегаполиса в 2000 г., 482,3 млн. перевезено государственными и муниципальными предприятиями, что составляет 89,1% рынка (рисунок). Как видно из этой диаграммы, к 2004 г. ситуация изменилась в сторону демополизации рынка, доля частных компаний на рынке перевозок выросла на 6,4% и составила 17,3%.



Перераспределения долей рынка между основными типами перевозчиков

Итак, если рассматривать транспортный рынок Харькова, следует говорить о государственно-муниципальной олигополии на пассажирские перевозки. В нормальных рыночных отношениях в данной ситуации должно было бы иметь место получение чисто экономической прибыли и соответственно высокий уровень обновления основных фондов, развитие маршрутов движения и т.д. Однако цифры Главного управления статистики в Харьковской области свидетельствуют об обратных процессах – за анализируемый период муниципальные трам-

вай и троллейбус не прибавили ни одного километра длины пути. Минимальное развитие в конце 2004 г. получил метрополитен:

	2000 г.	2004 г.
- троллейбус*	272,0 км	272,0 км
- трамвай**	249,0 км	248,0 км
- метрополитен***	33,0 км	35,6 км

(* – длина троллейбусных путей в однопутном исчислении; ** – длина трамвайной колеи в однопутном исчислении; *** – эксплуатационная длина пути в двухпутном исчислении).

Теперь перейдем к проблемам эксплуатации городского электрического транспорта. Рассмотрим старение основных фондов на примере подвижного состава городского электрического транспорта (данные по состоянию на 2004 г.), в принципе аналогичная ситуация имеет место и по всем иным направлениям содержания основных фондов, однако они не столь ярко видны нам как конечному пользователю:

	До 5 лет		От 5 до 10 лет		Старше 10 лет		Итого
	кол-во	%	кол-во	%	кол-во	%	
Трамвай	нет	-	нет	-	385	100,0	385
Троллейбус	8	2,4	42	12,8	279	84,8	329
Метро	15*	4,7	15	4,7	292	90,6	322
Всего	23	2,2	57	5,5	956	92,3	1036

* Получено в рамках пуска станций "23 августа" и "Ботанический сад" Алексеевской линии.

Анализ приведенных данных свидетельствует о практически некомпенсированном старении подвижного состава. «Возраст» более 92% вагонного парка составляет свыше 10 лет. Наиболее неблагоприятная ситуация сложилась в трамвайных депо, где 100% вагонов служат уже более 10 лет. Несколько лучше обстоит ситуация с парком троллейбусов и вагонов метрополитена. Высокая степень физического и морального износа приводит, с одной стороны, к существенному удорожанию эксплуатации, а с другой – сегодня уже не соответствует критериям эффективности, в частности по энергопотреблению. Кроме того, следует оговорить вопрос, связанный с безопасностью движения. Очевидно, что столь старый парк вагонов не может обеспечивать тот уровень безопасности, какой можно было бы обеспечить на новом современном подвижном составе.

Для полноты анализа следует также рассмотреть основной фактор, который привел к сложившейся ситуации – фактор ценообразования – государственные и муниципальные перевозчики имеют согласованный и утвержденный органами местного самоуправления тариф на перевозку пассажиров. Итак, при достаточно существенном уровне

инфляции за последние пять лет тариф, к сожалению, не менялся. Данные по состоянию на 2004 г. приведены в таблице.

	Тариф, коп.	Себестоимость перевозки одного платного пассажира, коп.	Убытки от перевозки одного платного пассажира, коп.
Грамвай	40	75,4	-35,4
Гроллейбус	40	61,8	-21,8
Метро	50	60,6	-10,6

Таким образом, вместо положенной, в силу экономической особенности рынка, прибыли эти перевозчики имеют чистые убытки.

Если провести анализ сегмента рынка пассажирских перевозок, которые осуществляются автомобильным транспортом, то в связи с отсутствием государственного регулирования тарифов перевозчики имеют возможность получения прибыли. Однако, в силу высокого уровня конкуренции и тарифного давления городского электрического транспорта, который вынужденно занимается демпингом на рынке перевозок, уровень доходности постоянно снижается, что в свою очередь, особенно в силу низкого уровня государственного контроля за соблюдением норм охраны труда и безопасности перевозок, приводит к экономии на этих жизненно важных аспектах перевозок. Статистика подтверждает, что в борьбе за увеличение своего сегмента рынка автомобильные перевозчики существенными темпами обновляют и увеличивают количество подвижного состава. Однако даже это обновление и увеличение, к сожалению, осуществляется не только новой техникой, но старой, которая уже отъездила сотни тысяч километров и десятки лет в более развитых странах, и также не удовлетворяет современным требованиям ни экологической безопасности, ни безопасности движения. Более того, из оборота практически не выводится автомобильный транспорт, который исчерпал свой ресурс.

Итак, в настоящий момент мы имеем противоестественную с экономической точки зрения ситуацию: на олигополизированном рынке, сами олигополисты вместо прибыли имеют убытки и соответственно практически не имеют средств на содержание и обслуживание собственных основных фондов. А наибольшее развитие имеет сегмент рынка, который в таких условиях должен следовать за лидерами рынка и не может иметь уровень прибыли больший, чем у олигополиста. Такая ситуация не может иметь развития в долгосрочной перспективе, поскольку приведет к коллапсу перевозочного процесса в результате резкого повышения техногенных катастроф, связанных с полным износом основных фондов городского электрического транспорта и отсутствием материальных ресурсов на поддержание нормального уровня экс-

плуатации. Одновременный резкий рост доли автомобильного транспорта в перевозочном процессе приведет к существенным экологическим проблемам, а при отсутствии эффективного регулирования к аналогичному коллапсу впоследствии, который будет иметь те же корни, что и коллапс городского электрического транспорта – недостаточность финансирования обновления основных фондов и текущей эксплуатации.

Одним из эффективных решений данной проблемы мы видим в существенном изменении подхода муниципальных властей к развитию рынка перевозок. В первую очередь необходимо устранить перекосы в тарифном регулировании, причем тарифы, несмотря на социальную непопулярность таких мер, должны несколько превышать уровень себестоимости, и ежегодно корректироваться с учетом инфляционных процессов. Во-вторых, разработать, предъявить и, что самое существенное, контролировать соблюдение норм охраны труда, безопасности движения и экологической безопасности у всех перевозчиков, включая автомобильный транспорт. В-третьих, проработку развития транспортной сети проводить с учетом уже имеющегося покрытия, тем самым по возможности не допускать перекрытия существующих маршрутов новыми, с целью государственного регулирования уровня конкуренции на рынке. Особой статьей улучшения экономической ситуации на рынке следует назвать решение проблемы финансирования перевозки льготного контингента, которое надо искать не в субвенциях из государственного и местных бюджетов, а в полном исключении такого явления с одновременной денежной компенсацией таких льгот этим категориям граждан за счет средств государственного и местного бюджетов. Следствием таких действий станет существенное снижение себестоимости перевозки одного пассажира и существенное снижение социальных потрясений, связанных с установлением экономически обоснованных тарифов.

1. Харків: Статистичний збірник до 350-річчя / За ред. М.Л.Чмичало і О.Г.Мамонтова. – Харків: Фактор, 2004. – 296 с.

2. Про роботу підприємств транспорту та дорожнього господарства по Харківській області за січень-грудень 2004 року. – Харків: Головне управління статистики у Харківській області, 2004. – 42 с.

3. О городском электрическом транспорте: Закон Украины от 29.06.2004 № 1914-IV.

4. Об автомобильном транспорте: Закон Украины от 05.04.2001 № 2344-III.

5. Правила технической эксплуатации Харьковского и Днепропетровского метрополитенов / Утверждено Приказом Министерства транспорта Украины от 04.11.2003г. №854.

6. Гинзбург А.И. Экономический анализ. – СПб.: Питер, 2003. – 480 с.

7. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа. – 4-е изд., доп. и

перераб. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 416 с.

8. Основы бизнеса / Под ред. Ю.Б.Рубина. – 6-е изд., перераб. и доп. – М.: ООО «Маркет ДС Корпорейшен», 2005. – 784 с.

Получено 18.08.2005

УДК 338.532.43

Т.П.ЮР'ЄВА, канд. екон. наук, Н.М.МАТВЄЄВА, С.Ю.ЮР'ЄВА

Харківська національна академія міського господарства

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ЦІНОУТВОРЕННЯ В ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНОМУ ГОСПОДАРСТВІ – КЛЮЧОВЕ ПИТАННЯ ЕКОНОМІЧНОГО МЕХАНІЗМУ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Розглядаються вади діючої системи ціноутворення в ЖКГ, запропоновано заходи щодо її вдосконалення.

Житлово-комунальне господарство (ЖКГ) – одна з пріоритетних галузей господарського комплексу, яка забезпечує життєдіяльність населених пунктів та суттєво впливає на розвиток економічних відносин у державі. Однак, на сьогоднішній день в ЖКГ накопичилась низка проблем, які ставлять під загрозу спроможність його стійкого функціонування: неефективно використовуються фінансові, матеріальні і людські ресурси. Все це вимагає проведення системних перетворень у галузі. Тож не випадково, що реформування житлово-комунальної сфери є одним з пріоритетів соціально-економічної політики України.

Верховною Радою України 24.06.04 р. прийнято Закон України «Про Загальнодержавну Програму реформування і розвитку житлово-комунального господарства на 2004-2010 роки», мета якого – підвищення ефективності та надійності функціонування галузі. Одним з пріоритетних напрямків реформування визначено забезпечення беззбиткового функціонування підприємств ЖКГ шляхом запровадження нового механізму формування цін і тарифів на житлово-комунальні послуги, спрямованого на забезпечення ефективного господарювання та економного використання енергетичних та матеріальних ресурсів; встановлення плати за житлово-комунальні послуги відповідно до їх якості та обсягів споживання; повного відшкодування суб'єктам господарювання економічно обґрунтованих витрат, пов'язаних з виробництвом та виконанням житлово-комунальних послуг, що обраховані відповідно стандартів, норм, порядків і правил; досягнення оптимального співвідношення у рівні доходів населення і його витратах на оплату житлово-комунальних послуг; щорічного оприлюднення у ЗМІ результатів діяльності підприємств ЖКГ та аналітичних матеріалів щодо їх фактичних витрат, затверджених у тарифах [1].